

# SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIIIa. LEGISLATURA
QUINTO PERIODO

COMISION DE
TRANSPORTE
Y OBRAS PUBLICAS

DISTRIBUIDO Nº 2742 DE 1994

ABRIL DE 1994

COPIA DEL ORIGINAL
SIN CORREGIR

# P L U N A

## Directorio

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION
DEL DIA 13 DE ABRIL DE 1994

# ASISTENCIA

| | |
|---|---|
| Preside | : Señor Senador Carlos Bouzas - ad hoc - |
| Miembros | : Señores Senadores Walter Belvisi y Wilson Elso Goñi |
| Secretario | : Señor Walter Alex Cofone |
| Invitados especiales | : Señores miembros del Directorio de PLUNA, Juan Piaggio Victorica -Presidente-; Carlos Bugallo, Felipe Bussoni y Asesores doctor Julio Martínez y economista Andrés Pieroni |

sociedad de economía mixta. Señalo que contamos con una Comisión integrada por siete miembros --un delegado del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que la preside, tres de PLUNA y tres de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto-- que ya ha estudiado el sobre uno. En el día de hoy comenzará a regir un plazo de diez días hábiles para que la empresa, posiblemente adjudicataria de esta licitación, aclare determinados puntos que pasaré a resumir a continuación.

En primer lugar, a uno de los factibles socios --la empresa Buquebús-- se le va a solicitar el estado de situación de sus sucursales en el exterior; en segundo término, se pedirá el cuadro de revaluación y amortización de los bienes de uso de Buquebús; en tercer lugar, se tendrá en cuenta la actuación del auditor como contador independiente.

Con respecto al contador Cobelli, que se ha presentado representando a capitales de origen uruguayo --como acota el señor Vicepresidente de PLUNA, señor Brussoni--, que no ha señalado cuáles son, se le solicita lo siguiente: estado de situación patrimonial certificado por escribano público, y balance de una Sociedad Anónima, de la que dice ser accionista.

Estos son los puntos que se considerarán en la notificación que se verificará en el día de hoy. Suponemos que la empresa podrá evacuar la vista en los diez días hábiles que se fijan en el pliego de condiciones.

Lo que he señalado es todo lo que tiene que ver con el estado en que se encuentra el proceso. Si la empresa evacúa la vista en tiempo y forma, se dará entrada a los sobres dos y tres.

**SEÑOR BRUSSONI.-** Quería acotar que si bien podría pensarse que hay una

demora en la comisión de adjudicaciones en cuanto a que recién ahora se está dando vista a la empresa, debemos recordar que hubo una vista anterior que se retrasó debido a hechos imputables a los presentantes. Me refiero a que algunos documentos estaban escritos en portugués y no sólo debieron ser traducidos, sino también legalizados. Eso llevó a que, si bien el Directorio pretende que los trámites se realicen rápidamente, esto no haya tenido el eco necesario por parte de los presentantes, por cuanto los documentos tenían defectos formales. Nosotros queremos que todo se haga con total profundidad y exhaustividad y punto por punto vamos llegando a conclusiones correctas y exactas.

**SEÑOR BUGALLO.**- La vista que se está dando tiene como fin que la Comisión pueda tener más elementos de análisis con respecto al sobre uno. Recién después, dicha Comisión dará su opinión que será emitida y firmada por todos sus componentes. Posteriormente, el asunto será remitido al Directorio para que cada uno fije su posición con respecto al estudio efectuado por la Comisión o haga una ampliación del mismo.

SEÑOR PIAGGIO VICTORICA.- Como hemos dicho anteriormente, los tres Directores de PLUNA estamos empeñados en proceder con prontitud, pero no con ligereza. A este respecto, en el día de ayer conversábamos con el señor Presidente de la República, quien se interesó por el estado en que se encontraba el proceso de privatización. Se trata de un tema en el que todos estamos inmersos porque es de fundamental importancia para el futuro de PLUNA. Sinceramente, no podemos seguir con una empresa altamente deficitaria que, en el fondo, sigue siendo una rémora para todo el país. Es por estas razones que nos interesa proceder con celeridad en la futura transformación de este Ente Autónomo.

SEÑOR PRESIDENTE.- En la introducción se había manifestado que la Comisión tuvo en consideración el tema y, por lo tanto, consultábamos a su Directorio --en la medida en que quisiera expedirse al respecto-- sobre la situación de PLUNA a partir del momento en que perdió los servicios de tierra del Aeropuerto de Carrasco, sobre lo cual hubo un pronunciamiento en el Senado. También deseamos conocer las previsiones que se han tomado para cuando venza el contrato, el día 30 de abril, con la empresa "Spanair", que cubre los vuelos a Madrid.

SEÑOR PIAGGIO VICTORICA.- Personalmente, hemos realizado un estudio y hemos concurrido a España para poder observar qué posibilidades hay para ampliar el plazo hasta tanto no se transforme la empresa PLUNA en una sociedad de economía mixta. En principio, cabría la posibilidad de extender el plazo a 60 días más, es decir, por mayo y junio.

Se nos plantea la interrogante fundamental y crucial respecto a si es conveniente paralizar los vuelos a Madrid que, --y esta es la opinión que tiene el Directorio, que puede ser motivo de análisis--

explicación primaria a la pregunta realizada por el señor Presidente de la Comisión en el sentido de cómo estaba encarado el futuro de los viajes con "Spanair".

Reitero que hemos realizado estudios en la propia ciudad de Madrid, adonde se allegaron las autoridades principales de la compañía, encabezadas por su presidente, el señor Pascual. En esa oportunidad se llegó a la solución de extender por 60 días el plazo para evitar dejar acéfala la ruta hacia Madrid. Insisto en que si ésto sucediera, la imagen de PLUNA se vería perjudicada, al igual que los intereses pecuniarios del Ente Autónomo, ya que tendríamos que transferir una gran cantidad de pasajes en la época en que comienza la temporada alta en Europa. Hay que tener en cuenta que ya tenemos los vuelos de Spanair prácticamente completos para la nueva temporada que se avecina.

SEÑOR BRUSSONI.- Quería manifestar, además, que tuve una experiencia directa en nuestra agencia --off line-- en Israel, a la cual la empresa PLUNA llega a través de un convenio interlineal con El Al, en el que pude constatar algo que ya era de conocimiento de los compañeros de Directorio, en cuanto a los brillantes resultados obtenidos por dicha agencia en Tel Aviv. Digo esto porque hubo una captación muy importante de pasajeros de la colectividad judía, tanto de Uruguay, como de Argentina, Chile y Brasil, a tal punto que el año pasado las ventas ascendieron a U$S 5:230.000 y en lo que va de éste ya superaron los U$S 2:000.000. Evidentemente, esto es muy significativo.

En el Directorio siempre se habla del efecto Spanair, es decir, el alcance de ese avión que ha dado una nueva imagen a la empresa y al que la colectividad judía en pleno se ha volcado.

Quería destacar este aspecto porque entiendo que es muy positivo para la empresa PLUNA.

SEÑOR PRESIDENTE.- Desearía hacer algunas consideraciones sobre lo que hemos conversado en el día de hoy.

Con excepción del señor Pieroni --con quien no habíamos tenido el gusto de conversar-- tanto los integrantes de la Comisión como los del Directorio de PLUNA y el señor asesor jurídico de dicha empresa conocemos las posiciones que existen sobre este punto. Todos estamos de acuerdo en que la línea a Madrid le da prestigio a PLUNA, tiene futuro y, además --como acaba de manifestarlo el doctor Brussoni; nosotros ya lo sabíamos-- existe una nueva veta para el uso del avión por parte de la colectividad judía no solamente uruguaya, sino del Cono Sur. Inclusive, sabemos que dentro de los planes de PLUNA

existía la posibilidad de poder seguir desde Madrid hasta Tel Aviv con un avión de dicha empresa, y no a través del convenio con El Al. Asimismo, estamos en conocimiento del interés de PLUNA y de las buenas posibilidades que tenía para practicar vuelos a Miami y a Nueva York. En tal sentido, la prensa ha informado recientemente acerca de un decreto del Poder Ejecutivo en el que se establece que a cambio de tres frecuencias semanales de una compañía norteamericana, se habilita a PLUNA a dos vuelos semanales a Miami y Nueva York y el Presidente de la República otorga un plazo de noventa días para que la empresa haga uso de esa facultad como aerotransportadora.

Podemos decir, entonces, que hay dos plazos que están molestando bastante el desarrollo de la empresa. Al respecto, el 30 de abril concluye el contrato con Spanair y ojalá se extienda el plazo por sesenta días más, a fin de que pudiéramos llegar hasta el 30 de junio. Asimismo, aproximadamente en esta fecha caduca la autorización otorgada por el Poder Ejecutivo para volar a Miami y a Nueva York. Por lo que vemos, el 30 de junio sería un día nefasto y clave para PLUNA.

Por otra parte, en el supuesto caso de que se logre la postergación del convenio con Spanair por sesenta días, subsiste el hecho de que éste no es favorable económicamente y, además, acarrea problemas con el personal de vuelo, tal como figura en la versión taquigráfica de esta Comisión que refiere al convenio que se firmó entre el Directorio de PLUNA y los Comandantes.

Personalmente, me preocupa mucho que el 30 de junio nos veamos enfrentados a una situación muy difícil. Digo esto porque, a mi juicio, es imposible que en esa fecha haya un pronunciamiento definitivo en el convenio, con este conglomerado de empresas que se presentó, cuyo

operador es la compañía VARIG. Creo que ninguno de nosotros puede dejar de lado que 1994 es un año electoral y, a medida que nos vayamos acercando al 27 de noviembre, la toma de resoluciones de importancia política como es, por ejemplo, transformar a PLUNA en una empresa mixta, será cada día más difícil. En alguna oportunidad hemos conversado con integrantes del Directorio de PLUNA y de esta Comisión acerca de lo que insumiría un trámite de este tipo. En mi opinión, éste culminará con una resolución tomada por la nueva Administración emergente del resultado de las elecciones nacionales del 27 de noviembre, es decir, el nuevo Directorio. Sin embargo, es de destacar que para esa fecha ya habrá vencido el plazo y PLUNA cada día cuenta con tiempos más cortos y angustiantes y se encuentra en una situación económica muy difícil. Digo esto porque a través de informaciones que se nos han brindado sabemos que a partir del momento en que esta empresa perdió los servicios de tierra del Aeropuerto Internacional de Carrasco la situación económica se ha tornado peor de lo que era. Entonces, se trata de una empresa del Estado en esta circunstancia crítica, con un oferente único para transformarse en su socio en una compañía de economía mixta. En tal sentido, la primera está averiguando la solvencia de los integrantes de este consorcio y la segunda también se pregunta si no se habrá equivocado al presentarse, ya que recién ahora se está enterando de que PLUNA está en una situación muy grave. Por tales razones, me temo que este trámite no tenga buen fin.

En resumen, pienso que al 30 de junio la empresa PLUNA se encontrará con graves dificultades.

Por otra parte, a fines del año pasado el Directorio había encarado la posibilidad de crear horizontes, al margen del resultado de

la licitación que se había llamado en ese momento. En tal sentido, se había hablado acerca del alquiler de una aeronave que les posibilitara, a tiempo c o m p l e t o, utilización de la tripulación de PLUNA, así como encarar todo lo referente a Tel Aviv, Madrid, Miami y Nueva York. No sé si como consecuencia de este problema de la licitación o porque no aparecen oferentes de esos aviones, parecería que actualmente ello ha sido dejado de lado.

SEÑOR MARTINEZ.- Cabe destacar que el Directorio de PLUNA en setiembre u octubre del año pasado hizo un llamado a empresas de "leasing" de aviones y a compañías aéreas. En esa oportunidad se pidieron unas 30 ofertas y se presentaron 14 ó 15 propuestas en una Comisión que integraron técnicos de todas las aéreas e, inclusive, dos delegados del Sindicato de Pilotos. Dicha Comisión estudió las ofertas con los pilotos presentes y se llegó a la conclusión de que la más conveniente era la de la Empresa Spanair, que proponía una modalidad de uso compartido, pero con tripulación uruguaya.

En el mes de diciembre viajamos a España junto con los pilotos a negociar los detalles de la inclusión de la tripulación uruguaya en esa aeronave. Ello implicaba rematriculación en otro Estado que prometiera una convalidación automática de licencia y autorizara a que los extranjeros fueran Comandantes. En tal sentido, se manejó la posibilidad de Irlanda, ya que se trata del país propietario del avión --la empresa GPA--, debido a que Spanair lo tiene en "leasing"; la de Estados Unidos, porque tiene una legislación bastante flexible en esa materia y, por último, la opción de matriculación en el Uruguay. Sin embargo, el propietario de la aeronave sólo aceptaba a Irlanda, por lo que se nos presentó un problema. Teníamos convalidación automática de

licencia, pero las particularidades que requiere la calificación en la operación de un bimotor para el cruce del Atlántico Sur, implicaba esperar dos años para calificar ocho tripulaciones. Entonces, se requerían 300 horas por piloto, 20 ó 25 cruces y otras horas más. De acuerdo con el cálculo que hicimos, reitero, se necesitaban 24 meses para calificar ocho tripulaciones, lo que hacía inviable esa posibilidad.

Luego, continuamos negociando el tema mientras buscábamos alguna otra alternativa. En ese sentido, la legislación de Estados Unidos podría permitir una calificación en menos tiempo, la que podría hacerse en seis o siete meses. Posteriormente se presentaron las ofertas. La segunda aeronave en cuanto a la conveniencia en precio y en el resto de las condiciones era un DC 10 de VARIG, que justamente es la empresa que se presenta en la privatización. Entonces, pensamos que era inconveniente avanzar en una negociación de arrendamiento de aeronave con VARIG mientras estuviera pendiente, reitero, el tema de la privatización. Las demás aeronaves tenían precios caros e inconvenientes y sólo SPANAIR y VARIG ofrecían mantenimiento. Por otro lado, existía otra empresa que traía mantenimiento --aspecto muy discutible-- que era un 80% más cara. Además, sólo SPANAIR y VARIG ofrecían los container para carga, los carros para servicio de abordo y una serie de implementos que implicaban en cualquier otra aeronave una inversión inicial de alrededor de U$S 1:000.000 en equipamiento.

Entonces, ese intento de buscar una solución se vio un poco frustrado. Por ello, son beneficiosos los 60 días de prórroga de la aeronave de SPANAIR, ya que se estima que en ese plazo el trabajo de la Comisión estaría más o menos concluido y podríamos tener un panorama que nos permitiría saber hacia dónde enfocar el problema.

Por otro lado, la legislación uruguaya estipula que sólo podemos volar con tripulantes extranjeros hasta el 17 de setiembre, fecha en la que se vencen los dos años de exención. Asimismo, la dificultad en calificar los pilotos de aeronaves bimotor para el cruce del Atlántico

Sur va a llevar a buscar un avión trimotor, que puede ser calificado en 45 ó 60 días. Al respecto, es necesario observar la oferta y saber qué es lo que se piensa hacer, ya que si la empresa ofrece determinada aeronave, el hecho de invertir u$S 600.000 o U$S 800.000 en calificar la tripulación de una aeronave que luego no se sabe si se podrá utilizar, sería un desperdicio. Eso fue lo que ocurrió con el llamado que se hizo, en el cual intervino y firmó el informe el mismo Presidente del Sindicato de Pilotos con respecto al tema de SPANAIR.

SEÑOR PRESIDENTE.- A mi juicio, las aclaraciones vertidas por el doctor Martínez son muy oportunas. Al respecto, debemos expresar que conocíamos lo que él informó ahora. Sus palabras demuestran la preocupación que tiene el Directorio de PLUNA sobre este tema y permite observar que todos estamos en el mismo avión. Como sabemos, en materia de negociaciones de esta naturaleza, si PLUNA queda circunscripta a la suerte que pueda tener la oferta presentada por este consorcio, sería conveniente que tenga dos opciones, tal como normalmente sucede en el ámbito comercial. De acuerdo con lo que expresa el doctor Martínez, el Directorio está procurando encontrar una segunda opción para que cuando llegue el 30 de junio no se nos cierren las posibilidades como consecuencia del vencimiento de los plazos, de demoras, o por problemas políticos. De esta forma, PLUNA tendría otra opción --aunque no fuera muy conveniente desde el punto de vista económico--, que le permitiría mantener esta situación e inclusive abrir la instancia de vuelos a Miami y Nueva York.

SEÑOR BUGALLO.- Deseo formular una aclaración. A mi juicio, con un solo avión que obtengamos según la modalidad que sea, no vamos a poder cumplir con los vuelos a Madrid, prolongarlos a Tel Aviv y ni siquiera

con los de Miami y Nueva York. En ese sentido, se necesita más de un avión de ese porte y de esa naturaleza. Por lo tanto, la empresa precisa una total reestructura, tal como los señores Senadores conocen.

Actualmente, tenemos funcionarios que cumplen servicios a terceros dentro de la empresa a cargo del presupuesto de PLUNA. Los mismos sostienen que quienes cumplen tareas como técnico de rampa deben seguir haciéndolo, así como los que desempeñan funciones de pintor o de chofer, aun cuando no hayà lugares para ellos porque ese trabajo no se realiza. Entonces, eso justifica la humanidad que hemos tenido y que normalmente se tiene en todo el mundo a nivel de Gobierno y de los Parlamentos. Cabe destacar que PLUNA está haciendo un gran sacrificio porque no recibe nada y, a su vez, tiene que pagar --lo que no está haciendo-- a las empresas que les prestan los servicios en Buenos Aires, Río de Janeiro y Montevideo. Por ejemplo, estamos debiendo alrededor de U$S 1:500.000 a la empresa CANDYSUR por concepto de combustible, maquinaria, personal, etcétera.

Por lo expuesto, podemos observar que la situación es muy grave y que estamos jugados a esta etapa en la que se le dio la oportunidad a todas las empresas en tiempo y forma. Asimismo, hubo algunas que, tal como sucede normalmente, dejaron correr el plazo de ocho días, por lo que debieron pedir prórroga y, posteriormente, no se presentaron.

Reitero que estamos jugados al hecho de que esta oferta sea buena en todos sus aspectos. El 24 de marzo di mi opinión acerca de la situación en un diario de la capital, la que considero harto difícil --tal como lo expresa el señor Presidente-- desde todo punto de vista ya que es necesario definir cosas muy importantes.

Por consiguiente, creo que la solución de SPANAIR podría ser conveniente, aunque el plazo vence en setiembre, que es cuando se cumplen los dos años. Al respecto, podríamos tomar algunas medidas paliativas en cuanto a posibles prórrogas, pero debemos dejar claro que la idea de los tres directores de PLUNA es que los aviones sean conducidos por pilotos uruguayos y que flamee nuestra bandera. Por lo tanto, estamos a la espera de lo que surja de los estudios que se están realizando; pero a pesar del momento por el que estamos atravesando, no debemos apurarnos mucho porque en este año tan especial se podría generar una crisis de descreimiento de la actuación de los directores, del Gobierno, es decir de todos los que integramos el quehacer nacional. Por eso, tal como lo expresó el señor Presidente, estamos pidiendo con tranquilidad y seriedad los datos que faltan, a fin de ver si la oferta es viable o si tendrá que ser mejorada o rechazada. Por consiguiente, nos encontramos en una etapa muy difícil, no obstante hemos tenido una respuesta importante de parte de la gente que trabaja en PLUNA --obviamente, hay excepciones tal como sucede en todos los ámbitos--, lo que nos ha permitido mantenernos al frente, aun cuando no sabemos que va a pasar con la empresa. A pesar de esta situación, estamos cumpliendo con los vuelos charter que es una modalidad que muy pocas veces se ha desarrollado en PLUNA. Para ello, contamos con un avión que es caro en lo relativo a su mantenimiento y al combustible --me refiero al famoso 707--, pero que amortizamos en virtud de que es nuestro. Si hubiéramos vendido este avión, hubiéramos obtenido alrededor de U$S 1:500.000, cifra que ya hubiéramos desquitado con lo que hemos hecho a lo largo de este año y medio.

En consecuencia, estamos haciendo uso de todo lo que recibimos

cuando entramos a este Directorio, al que tengo el gusto de integrar desde sus inicios.

Mantenemos los cuatro unidades que recibimos cuando ingresamos al Directorio, como así también el otro avión acerca del cual hemos tenido algún intercambio de opinión con el señor Presidente de la Comisión.

En lo que tiene que ver con el aspecto económico financiero y teniendo en cuenta la estructura de PLUNA, me animaría a decir --aclaro que no soy técnico en la materia, pero podríamos verificarlo con quienes sí lo son-- que este contrato es viable.

A mi juicio, hay un hecho que debemos tener en cuenta y, sin ánimo de ofender a nadie, quiero decir que dado la experiencia que poseo por mi actuación en el puerto, en el ámbito privado y actualmente en PLUNA, no sé si en algunos lugares del mundo no es más importante contar con una sucursal de PLUNA que con una Embajada, considerando que está ocho horas abierta y el público siempre será atendido.

En consecuencia, entiendo que debemos esperar un poco más, pero igualmente queremos darle la tranquilidad al señor Presidente --quien junto a los demás integrantes de esta Comisión nos han dado un gran apoyo al igual que en algunas oportunidades el Poder Ejecutivo-- de que si se nos presenta algún problema que no podamos resolver acudiremos nuevamente a este Cuerpo.

Reitero que estamos atravesando una situación muy grave, ya que no estamos pagando en forma y tiempo; ANCAP, el Banco de Seguros y el Banco de Previsión Social ya nos han intimado al cumplimiento de nuestras deudas. Personalmente creo que los gobiernos --cualquiera sea el grupo político que los ejerza-- han sido injustos con PLUNA. Cuando se habla de la temporada turística y se afirma que se han recaudado

U$S 500:000.000 por tal concepto, se olvida el modesto aporte que brindó nuestra empresa e, incluso, el déficit que ello le pudo causar. Al respecto, nadie se acuerda que recién ahora se han aumentado los pasajes a Punta del Este, ya que desde 1992 no se había producido ningún incremento. No podemos olvidar que los repuestos se pagan en marcos alemanes o en dólares y todos los insumos han subido en forma considerable. Nosotros simplemente recaudamos de U$S 100 o U$S 96 --a lo que hay que restarle la comisión y demás-- y debemos subsistir con eso.

SEÑOR BRUSSONI.- Quisiera reiterar algunos conceptos ya vertidos en lo que tiene que ver con la crisis aeronáutica mundial. Es un hecho notorio y conocido por todos que desde el momento en que el Presidente Carter dispuso la desregulación de los cielos, varias grandes compañías, de enorme prestigio, que eran un monumento a la aviación, se fueron a pique. En tal sentido, cabe destacar que la empresa American Airlines perdió U$S 1.000:000.000; Varig también tuvo pérdidas importantes e, inclusive, LAP tuvo que cerrar. Si tenemos en cuenta los inconvenientes que han debido soportar estas grandes empresas, muchas veces nos sentimos como una especie de magos por el hecho de que PLUNA aún esté operando.

Hemos leído en la prensa de Buenos Aires acerca del acuerdo a que llegó el Gobierno argentino con Iberia. En definitiva, éste le cedió a dicha empresa el 85% del paquete accionario de Aerolíneas Argentinas, como forma de terminar una negociación muy difícil en la que uno percibía claramente que la industria aeronáutica constituye una verdadera dificultad en cuanto a su solventación. Asimismo, también leímos que el Gobierno argentino estaba dispuesto a ofrecerle tanto a

Aerolíneas Argentinas, como a otras empresas que operan en los aeropuertos argentinos, la eventual autoprestación. Indudablemente, esto constituye un dato interesante que puede ser tenido en cuenta para el futuro.

SEÑOR PRESIDENTE.- Considero que este intercambio de opiniones ha sido sumamente provechoso. A su vez, sabemos de los esfuerzos que está realizando el Directorio de PLUNA y creo interpretar la opinión de mis compañeros de Comisión, en el sentido de que en este Cuerpo siempre van a encontrar amigos que los ayudarán a transitar en el mismo sentido.

Por último, sólo nos resta agradecer la presencia de los Directores y asesores de PLUNA en la mañana de hoy.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 11 y 18 minutos)